

ET

ET

ET



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 28.3.2011
KOM(2011) 144 lõplik

VALGE RAAMAT

**Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja
ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas**

SEK(2011) 359 lõplik
SEK(2011) 358 lõplik
SEK(2011) 391 lõplik

SISUKORD

VALGE RAAMAT Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas	1
1. Euroopa ühtse transpordipiirkonna ettevalmistamine tulevikuks.....	3
2. Ettekujutus konkurentsivõimelisest ja jätkusuutlikust transpordisüsteemist.....	5
2.1. Transpordisektori laiendamine ja liikuvuse toetamine üheaegselt CO ₂ -heite vähendamisega 60 % võrra.....	5
2.2. Mitmeliigiline ja tõhus linnadevahelise reisimise ja transpordi põhivõrk.....	6
2.3. Ülemaailmsed võrdsed tingimused pikamaareiside ja mandritevaheliste kaubavedude jaoks.....	8
2.4. Keskkonnasäästlikud linnatransport ning töökoha ja kodu vahelise liikumise viisid ..	8
2.5. Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümme eesmärki: kriteeriumid, mida järgides saavutatakse kasvuhoonegaaside heite 60 % vähendamine	9
3. Strateegia – mida on vaja teha	11
3.1. Ühtne Euroopa transpordipiirkond	11
3.2. Innovatsioon tulevikus – tehnoloogia ja käitumine	13
3.3. Tänapäevane infrastruktuur ning arukad hinnakujundus ja rahastamine	14
3.4. Välismõõde	17
4. Kokkuvõte.....	18

1. EUROOPA ÜHTSE TRANSPORDIPIIRKONNA ETTEVALMISTAMINE TULEVIKUKS

1. Transport on meie majanduse ja ühiskonna jaoks äärmiselt oluline. Liikuvus on elutähtis siseturu jaoks ja elanike elukvaliteedi seisukohalt, kuna sellega tagatakse neile reisimisvabadus. Tänu transpordile on võimalik majanduskasv ja luuakse töökohti: arvestades lahendamist vajavaid probleeme, peab transpordivaldkond olema jätkusuutlik. Kuna transport on oma olemuselt ülemaailmne, on tugevaks rahvusvaheliseks koostööks vaja tõhusaid meetmeid.
2. Mandri-Euroopa edasine jõukus sõltub kõikide selle piirkondade suutlikkusest osaleda edaspidigi täielikult ja konkurentsivõimeliselt maailmamajanduses. Tõhus transport on selle jaoks hädavajalik.
3. Euroopa transpordisektor on jõudnud teelahkmele. Vanad probleemid vajavad endiselt lahendamist, samas on esile kerkinud uued.
4. Palju on vaja ära teha selleks, et lõplikult välja kujundada *transpordi siseturg*, kus ikka veel esineb märkimisväärseid kitsaskohti ja muid takistusi. Me peame ikka uuesti otsima lahendusi sellistele küsimustele nagu kuidas paremini täita elanike reisisoove ja rahuldada majanduse kaubatranspordivajadust, samal ajal kui ressursi- ja keskkonnapiirangud eeldatavalt suurenevad. Ida- ja Lääne-Euroopa transpordisüsteemid on vaja ühendada nii, et need kajastaksid täielikult peaaegu kogu meie mandri ja 500 miljoni elaniku transpordivajadusi.
5. Järgmistel kümnenditel vähenevad *naftavarud* ja üha enam hangitakse naftat ebakindlatest allikatest. Rahvusvaheline Energiaagentuur rõhutas hiljuti, et mida vähem suudetakse maailmas CO₂-heidet vähendada, seda rohkem naftahind kasvab. 2010. aastal importis EL naftat ligikaudu 210 miljardi euro eest. Kui me ei vähenda sõltuvust naftast, võivad väheneda inimeste suutlikkus reisida ja majanduslik julgeolek ning kõik see võib tõsiselt mõjutada inflatsiooni, kaubanduse tasakaalu ja ELi majanduse üldist konkurentsivõimet.
6. Samal ajal on EL seadnud eesmärgi, millega rahvusvaheline üldsus on nõustunud – s.o märkimisväärselt vähendada maailmas *kasvuhoonegaaside heidet* ja piirata kliimamuutust nii, et keskmine temperatuur ei tõuseks rohkem kui 2 °C. Selle eesmärgi saavutamiseks peab EL vähendama heidet 2050. aastaks 80–95 % allapoole 1990. aasta taset, järgides tööstusriikidelt nõutavat vähendamiseesmärki. Komisjoni analüüsist¹ selgub, et kui teistes majandussektorites on võimalik kasvuhoonegaaside heidet rohkem vähendada, siis transpordisektoris, mis juba praegu on märkimisväärne ja üha suurenev heiteallikas, tuleb heidet vähendada 2050. aastaks vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega². 2030. aastaks peab transpordisektor vähendama kasvuhoonegaaside heidet ligikaudu 20 % allapoole 2008. aasta taset. Arvestades transpordi tekitatud heite olulist suurenemist viimasel kahel kümnendil, jääb tulemus 1990. aasta tasemest ikkagi 8 % suuremaks.

¹ Vt komisjoni teatis „Konkurentsivõimeline vähese CO₂-heitega majandus aastaks 2050 – edenemiskava”, KOM (2011)112.

² See tähendaks umbes 70 % vähendamist allapoole 2008. aasta taset.

7. Alates esimesest suurest naftakriisist 40 aastat tagasi ei ole transpordisüsteem oluliselt muutunud, kuigi tehnika on arenenud, on tekkinud võimalused energiatõhusust kulutasuvalt suurendada ja on tehtud poliitilistest jõupingutusi. Transport on muutunud energiatõhusamaks, kuid ELis sõltub 96 % juhtudel selle energiavajadus ikka veel naftast ja naftatoodetest. Transport on muutunud keskkonnasäästlikumaks, kuid suurenenud mahtude tõttu on see ikka veel põhiline müra- ja kohaliku õhusaaste allikas.
8. Selleks et vähendada transpordiga kaasnevat heidet nii ELis kui ka kogu ülejäänud maailmas, on võtmeküsimuseks sõidukeid ja liikluskorraldust käsitlevad *uued tehnoloogialahendused*. Kogu maailmas püüeldakse säästva liikuvuse poole. Meetmete võtmisega viivitamise ja uute tehnoloogialahenduste tagasihoidliku kasutuselevõtmise tõttu võib ELi transporditööstust tabada pöördumatu allakäik. ELi transpordisektorile pakuvad üha enam konkurentsi kiiresti arenevate riikide transporditurud.
9. Paljud Euroopa äriühingud on maailmas esikohal infrastruktuuri, logistika, liikluskorraldussüsteemide ja transpordiseadmete tootmise alal, kuid kuna muudes maailma piirkondades käivitatakse hiiglaslikke ja paljutöotavaid transpordi moderniseerimise ja infrastruktuuri investeerimise programme, on Euroopa konkurentsivõime säilitamiseks äärmiselt tähtis jätkata transpordisüsteemi arendamist ja sellesse investeerida.
10. Liikuvuse eeltingimuseks on *infrastruktuur*. Transpordi valdkonnas ei ole võimalik teha suuri muudatusi, ilma et neid toetaksid piisav võrgustik ja selle arukam kasutamine. Tänu transpordiinfrastruktuuri tehtavatele investeeringutele suureneb majanduskasv, luuakse rikkust ja töökohti, soodustatakse kaubavahetust, paraneb geograafiline juurdepääsetavus ja edendatakse inimeste liikuvust. Investeeringuid tuleb kavandada nii, et positiivne mõju majanduskasvule oleks võimalikult suur ja negatiivne mõju keskkonnale oleks võimalikult väike.
11. Liiklusummikud ja -tihedus eelkõige maanteedel ja lennuliikluses on suur probleem, mis seab ohtu teenuste kättesaadavuse. Peale selle on transpordiinfrastruktuuri ELi ida- ja lääneosas ebaühtlaselt arendatud ning seda tuleks ühtlustada. Vajadus infrastruktuuri rahastamiseks ettenähtud riiklike vahendite ning rahastamise ja hinnakujunduse uue lähenemisviisi järele üha suureneb.
12. Pärast seda, kui 2001. aastal võeti vastu transpordipoliitika valge raamat, on palju ära tehtud. Lennundus- ja maanteetransporditurg ning osaliselt ka raudteetransporditurg on avatumad. Ühtse Euroopa taeva algatus on edukalt käivitunud. Ohutus ja turvalisus on paranenud kõikide transpordiliikide lõikes. On vastu võetud uued eeskirjad töötingimuste ja reisijate õiguste kohta. Tänu üleeuroopalistele transpordivõrkudele (mida rahastatakse TEN-T projekti, struktuurifondide ja Ühtekuuluvusfondi kaudu) on paranenud territoriaalne sidusus ja ehitatud kiirraudteeliine. Rahvusvahelised sidemed ja sellekohane koostöö on tugevnenud. Palju on ka tehtud transpordi keskkonnamõju vähendamiseks.

13. Ent transpordisüsteem ei ole ikka veel jätkusuutlik. 40 aastat ettepoole vaadates on selge, et transport ei saa sama rada edasi areneda. Vanaviisi jätkates jääb transpordi sõltuvus naftast pisut alla 90 %³ ja taastuenergiaallikate osakaal saab olema veidi üle 10 %, s.t õige pisut suurem kui 2020. aastaks seatud eesmärk. Transpordi põhjustatud CO₂-heide on 2050. aastal 1990. aasta tasemest kolmandiku võrra suurem. Ummikutega seotud kulud kasvavad 2050. aastaks ligikaudu 50 %. Erinevus kesk- ja äärealade juurdepääsuvõimaluste vahel suureneb. Õnnetuste ja müraga seotud sotsiaalkulud suurenevad jätkuvalt⁴.
14. Saadud kogemustele tuginedes esitatakse käesolevas tegevuskavas üldülevaade transpordisektori arengusuundadest, selle edasistest ülesannetest ja kaalumist vajavatest poliitikaalgatustest. Komisjoni ettekujutus transpordisektori tulevikust on esitatud 2. osas. Selle saavutamiseks vajalikud põhimeetmed on üldjoontes esitatud 3. osas ja kokkuvõtlikult I lisas ning neid on üksikasjalikult kirjeldatud käesolevale dokumendile lisatud talituste töödokumendis.
- 2. ETTEKIJUTUS KONKURENTSIVÕIMELISEST JA JÄTKUSUUTLIKUST TRANSPORDISÜSTEEMIST**
- 2.1. Transpordisektori laiendamine ja liikuvuse toetamine üheaegselt CO₂-heite vähendamisega 60 % võrra**
15. Kavakindla poliitika rakendamisest saadav kasu on suur. Transpordisektor iseenesest on majanduse tähtis osa: ELis töötab kõnealuses tööstusharus ligikaudu kümme miljonit inimest ja selle osakaal SKPs on umbes 5 %.
16. EL ja liikmesriikide valitsused peavad tagama, et tulevased poliitikaraamistikud oleksid tootjate ja tööstusharu jaoks selged (tugineksid võimalikult suurel määral turupõhiste mehhanismidele), et oleks võimalik investeringuid kavandada. Eluliselt tähtis on ühtsus ELi tasandil. Olukord, kus ühes liikmesriigis minnakse üle üksnes elektriautode kasutamisele ja mõnes teises liikmesriigis otsustatakse kasutada üksnes biokütuseid, kahjustaks üleeuroopalise vaba liikumise ideed.
17. Eesmärk on muuta transpordisüsteem naftast sõltumatuks, ilma et toodaks ohvriks transpordi tõhusust ja halveneks liikuvus. Kooskõlas juhtalgatusega „Ressursitõhus Euroopa”, mis on esitatud Euroopa 2020. aasta strateegias⁵ ja uues energiatõhususe 2011. aasta tegevuskavas,⁶ on Euroopa transpordipoliitika kõige olulisem eesmärk aidata luua süsteem, tänu millele oleks võimalik edendada Euroopa majandust, suurendada selle konkurentsivõimet, tagada kõrgekvaliteedilised liikuvusteenused ja samal ajal kasutada ressursse tõhusamalt. Tegelikuses tähendab see, et transpordis tuleb kasutada vähem ja keskkonnasäästlikumat energiat, samuti tuleb ajakohastada transpordi infrastruktuur ja vähendada transpordi negatiivset mõju

³ Isegi sellise stsenaariumi puhul suureneb pisut biokütuste ja elektrienergia kasutamine võrreldes praegusega.

⁴ Seda, kuidas transport võiks areneda aastani 2050, juhul kui arengusuundumuste muutmiseks ei rakendata uusi poliitikameetmeid (võrdlusstsenaarium), on kirjeldatud 3. lisas: „Transpordipoliitika valge raamatu mõjuhinnangu võrdlusstsenaarium (2010–2050)”

⁵ KOM(2010) 2020.

⁶ KOM(2011) 109.

keskkonnale ning sellistele põhilistele loodusvaradele nagu vesi, pinnas ja ökosüsteemid.

18. Liikuvuse piiramine ei ole lahendus.
19. Esile peavad kerkima uued transpordilahendused, mille puhul veetakse suuremaid kaubakoguseid ja reisijatehulki sihtkohta kõige tõhusamate transpordiliikidega (neid kombineerides). Eratransporti kasutatakse eelistatult reisi lõppkilomeetritel ja selle tarbeks on keskkonnasäästlikud sõidukid. Tänu infotehnoloogiale on tagatud lihtsamad ja usaldusväärsemad ühendusvõimalused. Transpordikasutajad maksavad kinni kõik transpordikulud, kuid vastutasuks saavad nad vähem ummikuid, rohkem teavet, parema teeninduse ja ohutuma reisimise. Edasine areng peab põhinema mitmel tegevussuunal:
 - kõikides transpordiliikides kasutatavate sõidukite energiatõhususe suurendamine; keskkonnasäästlike kütuste ja käivitussüsteemide väljatöötamine ja kasutuselevõtmine;
 - mitmeliigiliste logistikasüsteemide toimimise optimeerimine, sealhulgas olemuselt ressursitõhusamate transpordiliikide laialdasem kasutamine juhul, kui muud tehnilised uuendused ei pruugi olla piisavad (nt pikamaakaubavedude korral);
 - transpordi ja infrastruktuuri tõhusam kasutamine tänu täiustatud liikluskorraldus- ja teavitussüsteemidele (nt ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), paremale logistikale ning sellistele turumeetmetele nagu Euroopa integreeritud raudteeturu täielik ärakasutamine, kabotaažvedudele kehtestatud piirangute tühistamine, lühimereveopiirangute kõrvaldamine, moonutusteta hinnakujundus jne.
20. Meetmete võtmisega ei saa viivitada. Infrastruktuuri kavandamisele, ehitamisele ja seadmetega varustamisele kulub aastaid ning rongid, lennukid ja laevad peavad vastu aastakümneid, mistõttu määravad praegu tehtavad valikud transpordi olukorra 2050. aastal. Me peame tegutsema Euroopa tasandil selle tagamiseks, et pigem meie ise kujundame transpordi ümber koos oma partneritega ja et seda ei otsustataks meie eest kusagil mujal maailmas.
21. Selleks et lahendada eespool kindlaksmääratud probleemid ja tagada õige tegutsemissuund, tuleb aastaks 2050 saavutada väga kõrged eesmärgid ja aastateks 2020/2030 neist kõige pakilisemad. See, mil määral on vaja muuta transpordisüsteemi toimimise viisi, on eri segmentide puhul erinev, kuna iga segmenti jaoks on eri tehnoloogialahendused. Seepärast hõlmab komisjoni kava kolme põhilist transpordisegmenti: transport keskmise pikkusega vahemaadel, pikamaatransport ja linnatransport. Kõnealuste transporditeenuste osutamine sõltub paljudest osalistest ning ELil, liikmesriikidel, piirkondadel, linnadel, aga ka tööstusel, sotsiaalpartneritel ja elanikel on siin oma osa.

2.2. Mitmeliigiline ja tõhus linnadevahelise reisimise ja transpordi põhivõrk

22. Keskmise pikkusega vahemaade läbimiseks ette nähtud transporditeenuste jaoks ei ole uusi tehnoloogialahendusi veel lõplikult välja arendatud ja transpordiliigi valiku võimalusi on vähem kui linnatranspordi puhul. Samas on just siin ELi meetmete mõju kõige vahetum (vähem subsidiaarsusest või rahvusvahelistest lepingutest

tulenevaid piiranguid). Ressursitõhusamate sõidukite ja keskkonnasäästlikumate kütustega üksi ei saavutata heite vajalikku vähendamist ega lahendada ummikuprobleemi. Sellele lisaks on vaja ühtlustada pikamaatranspordi suured mahud. See tähendab, et reisijad kasutavad rohkem busse ning raudtee- ja õhustranspordi ning pikamaa-kaubavedudeks kasutatakse mitmeliigilisi vee- ja raudteetranspordi lahendusi.

23. Võimalus transpordiliike otstarbekamalt valida tagatakse eri transpordiliikide võrkude parema integreerimisega: lennuväljad, sadamad ning raudtee-, metroo- ja bussijaamad peaksid olema omavahel paremini ühendatud ning need tuleks muuta reisijate jaoks mitmeliigilise transpordi ühenduspunktideks. Mitmeliigiliste transporditeenuste kasutamist peaksid hõlbustama veebipõhine teabesüsteem ning elektroonilised broneerimis- ja maksesüsteemid. Lisaks ühistranspordiliikide laialdasemale kasutusele tuleks kehtestada asjakohane reisijate õiguste kogum.
24. Lühimaa-kaubavedudel ja keskpika vahemaa kaubavedudel (alla 300 km)⁷ tuleks valdavalt kasutada veoautosid. Seepärast on lisaks alternatiivsete transpordilahenduste (raudtee-, veetransport) soodustamisele oluline suurendada veoautode tõhusust ning töötada välja ja võtta kasutusele uued mootorid ja keskkonnasäästlikumad kütused, kasutada intelligentseid transpordisüsteeme ja võtta täiendavaid meetmeid turumehhanismide tõhustamiseks.
25. Pikamaatranspordi puhul on vähem võimalusi vähendada CO₂-heidet, mistõttu peaks mitmeliigiline transport majanduslikult huvi pakkuma kaubaveoettevõtjatele. Vajalik on eri transpordiliikide tõhus koostoimimine. EL vajab spetsiaalselt väljatöötatud kaubaveokoridore, mille puhul energiakasutus ja heitkogused oleksid optimaalsed ja mille mõju keskkonnale oleks minimaalne, kuid mille väärtus seisneks usaldusväärsuses, ummikute vähesuses ning väikestes tegevus- ja halduskuludes.
26. Sageli peetakse raudteetranspordi, eelkõige raudtee-kaubavedu väheatraktiivseks transpordiliigiks. Kuid mõne liikmesriigi kogemused tõendavad, et tänu raudteele on võimalik pakkuda kvaliteetset teenust. Ülesanne on muuta raudteestruktuuri nii, et raudtee suudaks pakkuda tõhusat konkurentsi ning haaraks endale märgatavalt suurema osa keskpika vahemaa ja pikamaa-kaubavedudest (aga ka reisijatevedudest – vt tagapool). Selleks et suurendada või ajakohastada raudteevõrgu läbilaskevõimet, on vaja märkimisväärsed investeeringuid. Järk-järgult võetakse kasutusele uued, vaiksete pidurite ja automaatsete haakeseadistega veeremid.
27. Ranniküärsetes piirkondades on vaja rohkem ja tõhusamaid punkte, mille kaudu siseneda Euroopa turgudele ja tänu millele vältida tarbetut sõitu üle mandri. Meresadamatel on oluline roll logistikakeskustena ja neil peavad olema tõhusalt toimivad sisemaaga ühenduse võimalused. Selliste ühendusvõimaluste väljatöötamine on äärmiselt tähtis selleks, et vedada üha suuremaid kaubamahtusid lühimerevedudel nii ELi piires kui ka kogu ülejäänud maailmaga kaubeldes. Siseveeteedel on veel kasutamata potentsiaali ning nende osatähtsus eelkõige

⁷ Eurostati andmete alusel tehtud arvutuste kohaselt toimetatakse üle poole kõikidest maanteel veetavatest kaupadest (massi järgi arvestatuna) vähem kui 50 km kaugusele ja rohkem kui üks kolmandik kaupadest vähem kui alla 150 km.

seoses kaubavedudega sisemaale ja Euroopa merede ühendamise ja peab suurenema.

2.3. Ülemaailmsed võrdsed tingimused pikamaareiside ja mandritevaheliste kaubavedude jaoks

28. Merendus- ja lennundussektor on oma olemuselt ülemaailmsed. Lennundussektoris tuleb tõhustada õhusõidukeid ja lennuliikluse korraldamist. Sellega tagatakse lisaks heite vähendamisele ka konkurentsieelis. Samas tuleb siiski olla tähelepanelik ja vältida ülemäärast koormust ELile, mille tõttu võib väheneda ELi kui „ülemaailmse lennunduskeskuse” osatähtsus. Lennuväljade läbilaskevõimet tuleb optimeerida ja vajaduse korral suurendada, et need oleksid võimelised rahuldama suuremat nõudlust reisimise järele kolmandatesse riikidesse ja kolmandatest riikidest ning nendesse Euroopa piirkondadesse ja nendest Euroopa piirkondadest, mis muud on teiste piirkondadega halvasti ühendatud. Seepärast võib õhustransporditeenuste osakaal ELis suurendada 2050. aastaks üle kahe korra. Muudel juhtudel peaks keskpika vahemaa liikluses hakkama domineerima (kiir)raudtee. Selleks et saavutada 2050. aastaks seatud eesmärk, peaks ELi lennundussektor olema vähese CO₂-heitega kütuste kasutajate esirinnas.
29. Merendussektoris on samasugune vajadus ülemaailmsete võrdsete võimaluste järele⁸. EL peaks koos Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) ja muude rahvusvaheliste organisatsioonidega püüdma kehtestada ühetaolised ranged nõuded ohutuse, turvalisuse, keskkonnakaitse ja töötingimuste ning piraatluse vastase võitluse suhtes ja püüdma neid ühetaoliselt ka kohaldada. Merenduse keskkonnamoju on võimalik ja seda tuleb vähendada nii tehnoloogialahenduste kasutuselevõtu kui ka paremate kütuste ja tõhusama tegutsemise kaudu: kokku tuleks 2050. aastaks vähendada ELis meretranspordi tekitatavat CO₂-heidet 40 % (võimaluse korral 50 %) võrreldes 2005. aasta tasemega.

2.4. Keskkonnasäästlikud linnatransport ning töökoha ja kodu vahelise liikumise viisid

30. Linnades soodustavad üleminekut keskkonnasäästlikumatele transpordiliikidele asjaolud, et jalgratastele on kehtestatud leebemad nõuded ja rahvastikutihedus suureneb. Avalikud transporditeenused, nagu ka jalutamise- ja jalgrattasõiduvõimalused on üha laialdasemalt kättesaadavad. Linnade kõige suuremad probleemid on ummikud, kehv õhukvaliteet ja kõrge müratase. Linnatransport tekitab umbes neljandiku transpordiga kaasnevast CO₂-heidest ja 69 % liiklusõnnetustest toimub linnades. Naftast sõltuvust, kasvuhoonegaaside heidet ning linnade õhu- ja mürasaastet on võimalik märkimisväärselt vähendada, kui järkjärgult kõrvaldatakse linnades kasutuselt nn tavakütusel⁹ töötavad sõidukid. Sellele lisaks tuleb välja töötada uute sõidukite jaoks vajalik asjakohane tankimise/laadimise infrastruktuur.
31. Tänu ühistranspordi suuremale osakaalule ja miinimumteenuseid käsitlevatele nõuetele on võimalik suurendada teenuste arvu ja osutamissagedust ning tagada

⁸ EL on välja töötanud integreeritud merenduspoliitika, mis käsitleb meretransporti laiemalt seoses juhtimise, konkurentsivõime ja piirkondlike strateegiatega. Vt KOM(2009)540.

⁹ Tavakütusel töötav sõiduk on mittehübriidse sise põlemismootoriga sõiduk.

sellega elujõuline avalike transporditeenuste võrk. Nõudluse juhtimise ja maakasutuse planeerimisega on võimalik vähendada transpordimahtusid. Jalgsi käimine ja jalgrattasõit peaksid saama linnaliikluse ja infrastruktuuri kavandamise lahutamatuks osaks.

32. Soodustada tuleks väiksemate, kergemate ja spetsialiseeritumate maantee-reisijateveoks ettenähtud sõidukite kasutamist. Linnatranspordis kasutatavad suured bussi-, takso- ja kaubikupargid sobivad eriti hästi alternatiivsete jõuseadmete ja kütuste kasutuselevõtuks. Need võiksid anda märkimisväärse panuse linnatranspordiga seotud CO₂-heite vähendamisse ning samal ajal olla uute tehnoloogialahenduste katsetamise kohaks ja võimaldada nende varajast turustamist. Teede maksustamine ja maksumoonutuste kõrvaldamine aitavad samuti soodustada avalike transporditeenuste kasutamist ja alternatiivsete jõuseadmete kasutuselevõttu.
33. Pikamaa-kaubavedude ja kaubavedude lõpp-etapi vaheline liides peaks olema tõhusam. Eesmärk on lühendada kaupade individuaalset kättetoimetamist, st teekonna kõige ebatõhusamat osa nii palju kui võimalik. Intelligentsete transpordisüsteemide kasutamisega on võimalik liiklust korraldada reaajas, lühendada kättetoimetamisaega ja vähendada ummikuid teekonna lõppetapil. Selleks võiks kasutada linnatranspordiks sobivaid vähese CO₂-heitega veoautosid. Elektri-, vesiniku- ja hübriidtehnoloogialahenduste kasutamisega oleks lisaks õhku paisatava heite vähendamisele võimalik vähendada müra, tänu millele võiks linnapiirkondades lubada suuremas mahus kaubavedusid öösel. Sellega leevendataks ummikute probleemi hommikuste ja pärastlõunaste tipptundide ajal.

2.5. Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümme eesmärki: kriteeriumid, mida järgides saavutatakse kasvuhuonegaaside heite 60 % vähendamine

Uute ja säästvate kütuste ja käivitussüsteemide väljatöötamine ja kasutuselevõtmine

- (1) Vähendada nn tavakütusel töötavate autode osakaalu poole võrra 2030. aastaks; järkjärgult kõrvaldada need linnaliiklusest 2050. aastaks; suuremates linnakeskustes peaks 2030. aastaks olemas olema põhimõtteliselt CO₂-heiteta logistikasüsteem¹⁰.
- (2) Vähest CO₂-heidet tekitavate keskkonnasäästlike kütuste osakaal peab lennunduses suurenema 40 %ni 2050. aastaks; samuti vähendada ELis 2050. aastaks merendussektoris punkrikütustega kaasnevat CO₂-heidet 40 % (võimaluse korral 50 %¹¹).

Mitmeliigiliste logistikasüsteemide toimimise optimeerimine, sealhulgas olemuselt ressursitõhusamate transpordiliikide laialdasem kasutamine

- (3) 30 % maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks asendada muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga 2030. aastaks ja üle 50 % kõnealustest vedudest tuleks asendada muude transpordiliikidega 2050. aastaks;

¹⁰ Tänu sellele oleks võimalik märkimisväärselt vähendada ka muude kahjulike ainete heidet.

¹¹ Vt komisjoni teatis „Konkurentsivõimeline vähese CO₂-heitega majandus aastaks 2050 – edenemiskava”, KOM(2011) 112.

sellist üleminekut soodustaksid tõhusad ja keskkonnasäästlikud kaubaveekoridorid. Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja ka infrastruktuuri asjakohaselt arendada.

- (4) Ehitada 2050. aastaks lõplikult välja üleeuroopaline kiirraudteevõrk. Kolmekordistada olemasoleva kiirraudteevõrgu pikkust 2030. aastaks ja säilitada tihe raudteevõrk kõikides liikmesriikides. 2050. aastaks peaks enamik keskpika vahemaa reisijatevedusid toimuma raudteed pidi.
- (5) Tagada täielikult toimiv ja kogu ELi hõlmav mitmeliigiline TEN-T põhivõrk 2030. aastaks ning kvaliteetne ja suure läbilaskevõimega võrk 2050. aastaks koos vastavate teabeteenustega.
- (6) Ühendada 2050. aastaks kõik põhivõrku kuuluvad lennuväljad raudteevõrguga, soovitatavalt kiirraudteevõrguga; tagada kõikide põhivõrku kuuluvate meresadamate piisav ühendus raudtee-kaubaveosüsteemiga ja võimaluse korral ka siseveeteedesüsteemiga.

Tõhustada transporti ja infrastruktuurikasutust teabesüsteemide ja turupõhiste algatustega

- (7) Rakendada Euroopas 2020. aastaks ajakohastatud lennuliikluse korraldamise infrastruktuur (SESAR¹²) ja arendada lõplikult välja Euroopa ühine lennunduspiirkond. Rakendada samalaadsed maismaa- ja veetranspordi korraldamise süsteemid (ERTMS,¹³ ITS,¹⁴ SSN ja LRIT,¹⁵ RIS¹⁶). Rakendada Euroopa globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (Galileo).
- (8) Luua 2020. aastaks Euroopa mitmeliigilise transpordi teabe-, juhtimis- ja maksesüsteemi raamistik.
- (9) Viia maanteeliikluses hukkunute arv 2050. aastaks enam-vähem nullini. Vastavalt sellele eesmärgile püüab EL vähendada liiklusohvrite arvu 2020. aastaks poole võrra. Tagada ELi juhtpositsioon kõikide transpordiliikide ohutuse ja turvalisuse osas.
- (10) Täielikult kohaldada põhimõtteid „kasutaja maksab” ja „saastaja maksab” ning kaasata erasektor, et kõrvaldada moonutused, sealhulgas kahjulikud toetused, kasvatada tulusid ja tagada transpordisektorisse tulevikus tehtavate investeeringute rahastamine.

¹² Vastavalt Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavale:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

¹³ Vastavalt Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) arendamiskavale: vt komisjoni otsus K(2009) 561.

¹⁴ Vastavalt EasyWay 2 rakendamiskavale: Vt komisjoni otsus K(2010) 9675.

¹⁵ Direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (EÜT L 208, 5.8.2002), muudetud direktiiviga 2009/17/EÜ (ELT L 131, 28.5.2009).

¹⁶ Vt direktiiv 2005/44/EÜ.

3. STRATEEGIA – MIDA ON VAJA TEHA

34. Eespool esitatud ettekujutuse realiseerimiseks vajavad transpordi kasutajad ja ettevõtjad tõhusat raamistikku, samuti on selleks vaja varakult rakendada uusi tehnoloogialahendusi ja arendada nõuetekohast infrastruktuuri.
- Siseturu tõrgeteta toimimise ja sealse tõhusa konkurentsi takistused on endiselt olemas. Järgmise kümnendi eesmärk on luua tõeliselt ühtne Euroopa transpordipiirkond, kõrvaldades kõik allesjäänud tõkked transpordiliikide ja liikmesriikide süsteemide vahel, lihtsustades integreerimist ning soodustades rahvusvaheliste ja mitmeliigilisi teenuseid osutavate ettevõtjate esilekerkimist. Konkurentsieeskirjade hoolikas jõustamine kõikide transpordiliikide suhtes täiendab meetmeid, mida komisjon kõnealusel valdkonnas võtab. Suurem ühtsus ning sotsiaalsete, ohutus-, turvalisus- ja keskkonnanäeskirjade ning teenindamise miinimumstandardite ja kasutajate õiguste parem jõustamine peavad moodustama strateegia lahutamatu osa, et vältida pingeid ja moonutusi.
 - Strateegia jaoks on väga oluline innovatsioon¹⁷. ELi teadusuuringud peavad hõlmama kogu tsükli, s.t teadusuuringuid, innovatsiooni ja kasutuselevõtmist ning seda tuleb teha integreeritult, keskendudes kõige paljutöotavamatele tehnoloogialahendustele ja kaasates töösse kõik osalised¹⁸. Innovatsioonil võib olla oma osa ka keskkonناسäästliku käitumise edendamisel.
 - Konkurentsivõimelisema ja jätkusuutlikuma transpordisüsteemi saavutamiseks tehtavate jõupingutuste käigus tuleb silmas pidada võrgu vajalikke omadusi ja ette tuleb näha piisavad investeeringud: ELi transpordinfrastruktuuri poliitika vajab ühist ettekujutust ja piisavalt vahendeid. Transpordikulud peaksid moonutusteta kajastuma hinnas.
35. Ettenähtud algatuste loetelu on esitatud käesoleva teatise I lisas. Komisjoni töödokumendis, mis on lisatud teatisele, esitatakse üksikasjalikum kirjeldus.

3.1. Ühtne Euroopa transpordipiirkond

36. Ühtne Euroopa transpordipiirkond peaks hõlbustama inimeste ja kaupade liikumist, vähendama kulusid ja suurendama Euroopa transpordisektori jätkusuutlikkust. **Ühtse Euroopa taeva** algatust tuleb rakendada vastavalt ettenähtule ning komisjon hakkab juba 2011. aastal tegelema lennuväljade läbilaskevõime ja kvaliteedi küsimustega. Praegu esineb kõige enam kitsaskohti ikka veel raudteeteenuste siseturul, mis tuleb esmajärjekorras lõplikult välja arendada, et saavutada **ühtne Euroopa raudteepiirkond**. See tähendab liikmesriikide raudteeturgudele sisenemist seni veel piiravate tehniliste, halduslike ja õiguslike takistuste kõrvaldamist. Maantee-kaubaveoturu suurema integreerimisega muudetakse maanteetransport tõhusamaks ja konkurentsivõimelisemaks. Meretranspordisektoris lihtsustatakse „**sinise vööndiga**” ELi sadamate vahel sõitvate laevade jaoks

¹⁷ Vt komisjoni teatis „Innovaatiline liit”, KOM(2010)546 ja komisjoni teatis „Euroopa digitaalne tegevuskava”, KOM(2010)245/2.

¹⁸ Keskkonناسäästlikke ja tõhusaid sõidukeid käsitleva poliitika aluseks on teatis 2010/0186, milles esitatakse neutraalne tehnoloogiline lähenemisviis, mis käsitleb alternatiivkütuseid nii sise- kui välisliikluses, elektrisõidukite kui ka vesinikütuseelemendiga sõidukite jaoks.

formaalsusi kõikidel Euroopa meredel. Lisaks tuleb kehtestada sobiv raamistik, milles võetakse arvesse ELi ülesandeid siseveetranspordi valdkonnas. Parandada tuleb sadamate turulepääsuvõimalusi.

37. Koos turu avamisega tuleb luua **kvaliteetsed töökohad** ja parandada **töötingimusi**, kuna inimressurss on kvaliteetse transpordisüsteemi elutähtis osa. Samuti on üldteada tõsiasi, et tööjõu ja oskuste puudus muutuvad transpordisektori jaoks tulevikus tõsiseks probleemiks. Oluline on ühendada konkurentsivõime ja sotsiaalküsimused ja pidada sotsiaalset dialoogi, et vältida sotsiaalseid konflikte, mis on tõendatult põhjustanud tõsist majanduslikku kahju mitmes sektoris, kõige suuremal määral lennunduses.
38. **Transpordi turvalisus** on ELi jaoks tähtis teema. Lennu- ja meretranspordiga seotud poliitikat, õigusakte ja kontrolli käsitlevat ELi kõikehõlmavat lähenemisviisi tuleks veelgi ühtlustada ja põhiliste rahvusvaheliste partneritega tehtava koostöö abil tõhustada. Selleks et tagada reisijate suur turvalisus võimalikult vähese sekkumisega, on vaja täiustada kontrollimeetmeid. Väljastpoolt ELi pärinevate veoste turvalisusega seoses tuleks kaaluda riskipõhise lähenemisviisi kohaldamist. Samuti tuleks leida asjakohane ELi lähenemisviis seoses maismaatranspordi turvalisusega neis piirkondades, kus ELi tegutsemine annab lisaväärtust.
39. Ohutu transpordi raamistiku loomine on Euroopa kodanike jaoks väga oluline. Töötatakse välja Euroopa tsiviillennunduse ohutuse strateegia, mis hõlmab kohandamist uute tehnoloogialahendustega ja ilmselgelt ka rahvusvahelist koostööd põhipartneritega. Meretranspordi valdkonnas tuleb ennetavalt tegeleda reisilaevide ohutuse küsimusega. Laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi SafeSeaNet koondatakse kokku kõik asjaomased merendusteabevahendid, mis aitavad tagada meretranspordi ohutuse ja turvalisuse ning keskkonna kaitsmise laevadelt pärineva saastuse vastu. Sellega aidatakse olulisel määral kaasa ELi merendusvaldkonna seire ühise teabejagamiskeskonna loomisele¹⁹ ning toetatakse ühise mereruumi loomist. Raudteetranspordi ja ühtse Euroopa raudteepiirkonna jaoks on oluline ühtlustada ohutustunnistused ja neid kontrollida. Kõnealuses kolmes transpordisektoris on tähtis roll Euroopa Lennundusohutusametil, Euroopa Meresõiduohutusametil ja Euroopa Raudteeohutusametil, mis kõik loodi viimasel kümnendil.
40. Hoolimata asjaolust, et viimase kümnendi jooksul vähenes liiklusõnnetustes hukkunute arv ELis peaaegu poole võrra, sai 2009. aastal ELi teedel surma 34 500 inimest. Selleks et surmajuhtumite arvu otsustavalt vähendada, on olulised tehnoloogia, jõustamise ja hariduse valdkonnas tehtavad algatused ning algatused, mis on ennekõike suunatud vähem kaitstud liiklejatele.
41. **Transporditeenuste kvaliteedile, kättesaadavusele ja usaldusväärsusele** pööratakse lähiaastatel suuremat tähelepanu muu hulgas ka seetõttu, et elanikkond vananeb ja avalikke transporditeenuseid on vaja edendada. Teenuste kvaliteeti iseloomustavad põhiliselt sellised näitajad nagu sobiv sõidusagedus, mugavus, lihtne kättesaadavus, usaldusväärsus ja eri transpordiliikide omavaheline integreerimine. Nii reisijate- kui ka kaubavedude valdkonnas on uksest ukse

¹⁹ KOM(2009) 538 ja KOM (2010) 584.

tõrgeteta liikuvuse tagamiseks ühtviisi oluline võimalus saada teavet sõiduaegade ja eri marsruutide kohta.

42. ELis on juba kehtestatud põhjalik reisijate õiguste kogum, mida on vaja veel täiustada. Pärast 2010. aasta tuhapilvekriisi ja äärmuslikest ilmaoludest saadud kogemusi on saanud selgeks, et reisijate- ja kaubaveo jätkamiseks kriisiolukorras võib olla vaja liikuvuse järjepidevuse kavasid. Kõnealused sündmused osutasid ka vajadusele muuta transpordisüsteem paindlikumaks ning kavandada võimalikud tsenaariumid ja valmistuda katastroofideks.

3.2. Innovatsioon tulevikus – tehnoloogia ja käitumine

Euroopa transpordialane teadus-, innovatsiooni- ja arendusstrateegia

43. Naftakasutusest ei ole võimalik loobuda, kui toetutakse vaid ühele tehnoloogialahendusele. Selleks on vaja uut liikuvuskontseptsiooni, mitmeid uusi tehnoloogialahendusi ja säästvat käitumist.
44. Kiiremat ja odavamalt üleminekut tõhusamale ja jätkusuutlikumale transpordisüsteemile Euroopas võivad hõlbustada kolmele peamisele alavaldkonnale keskenduvad tehnoloogilised uuendused: uued mootorid, materjalid ja mudelid suurendavad sõidukite jõudlust; uued kütused ja jõuseadmed võimaldavad energiat keskkonnasäästlikumalt kasutada; tänu info- ja kommunikatsioonisüsteemidele muutub võrkude kasutamine paremaks ja nende toimimine ohutumaks ja turvalisemaks. Arvestades koostöötavate selliste jätkusuutlikkuseesmärkidega nagu naftast sõltuvuse vähendamine, Euroopa autotööstuse konkurentsivõime säilitamine ja terviseküsimumused, eelkõige linnaõhu parem kvaliteet, peab EL suurendama oma jõupingutusi ning kiirendama keskkonnasäästlike sõidukite väljatöötamist ja kiiret kasutuselevõtmist.
45. Transpordialane teadus- ja innovatsioonipoliitika peaks üha rohkem ja kooskõlastatult toetama selliste põhiliste tehnoloogialahenduste väljatöötamist ja kasutuselevõtmist, mida on vaja selleks, et muuta ELi transpordisüsteem tänapäevaseks, tõhusaks ja kasutajasõbralikuks. Tulemuslikkuse suurendamiseks tuleb lisaks tehnoloogiaalastele teadusuuringutele läheneda küsimusele süsteemikeskselt ning võtta arvesse infrastruktuuriga seotud ja õiguslikke nõudeid, eri osaliste kooskõlastatud tegevust ja turule suunatud suuri tutvustusprojekte. Kõnealuste tulemuste kiire rakendamise tagamiseks sõnastab komisjon tihedas koostöös energiatehnoloogia strateegilise kavaga (SET-kava) transpordisektori innovatsiooni- ja rakendusstrateegia, milles määratakse kindlaks juhtimis- ja rahastamisvahendid.
46. Strateegias käsitletakse ka ELi rahastatavate teadusuuringute käigus väljatöötatud selliste arukate liikuvussüsteemide rakendamist nagu uus lennuliikluse juhtimissüsteem (SESAR), Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) ja raudteevaldkonna teabesüsteemid, mereseiresüsteemid (SafeSeaNet), jõeteabeteenused (RIS), intelligentsed transpordisüsteemid (ITS), koostalitlusvõimelised ühendused ja teabesüsteemid (sh maksesüsteemid) uue põlvkonna mitmeliigilise transpordi korraldamiseks. Samuti on vaja uutesse navigatsiooni-, liiklusseire- ja teabeteenustesse investeerimise kava. Sama tähtsad

on sõidukite jõuseadmete ja alternatiivkütuste alased teadusuuringud ja innovatsioon (energiasäästlike autode algatus, nn puhta taeva (*Clean Sky*) algatus).

47. Innovatsiooni ja rakendamise puhul tuleb järgida reguleeriva raamistiku tingimusi. Infotehnoloogiavahendite laialdasema kasutamise samaaegselt tuleb täiustada eraelu puutumatus ja isikuandmete kaitset. Tänu standardimis- ja koostalitlusnõuetele, sh rahvusvahelistele nõuetele, välditakse tehnoloogilist killustatust, võimaldatakse Euroopa ettevõtjatel saada täit kasu kogu Euroopa transporditurust ja luua ülemaailmseid turustusvõimalusi.

Innovatiivsed liikuvusvõimalused

48. Uusi liikuvuskontseptsioone ei ole võimalik sunniviisiliselt kehtestada. Keskkonnasäästlikumat käitumist ja liikuvuse paremat kavandamist tuleb aktiivselt edendada. Teave kõikide transpordiliikide, sh nii reisijate- kui ka kaubavedude kohta ning nende ühendamisvõimaluste ja keskkonnamõju kohta peab olema laialdaselt kättesaadav. Äärmiselt oluline on eri transpordiliikide piletite uuenduslik müük kooskõlas ühtsete ELi normidega, mis järgivad ELi konkurentsieeskirju. See hõlmab nii reisijate- kui ka kaubavedu, mille puhul on vaja eri transpordiliikide marsruute elektrooniliselt paremini kavandada, on vaja kohandada õiguskeskkonda (kaupade ühendvedude dokumentatsioon, kindlustus, vastutus) ning anda teavet reaalajas ka väiksemate saadetiste puhul. Info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) abil on võimalik rahuldada ka teatavaid kättesaadavusvajadusi ilma täiendavaid liikuvusvõimalusi rakendamata.
49. Selleks et vähendada linnades ummikuid ja liiklusest tingitud heidet, on vaja kombineeritud strateegiat, mis hõlmab maakasutuse planeerimist, hinnakujunduskavasid, tõhusaid avalikke transporditeenuseid, motoriseerimata transpordiliikide infrastruktuuri ja keskkonnasäästlike sõidukite laadimist/tankimist. Teatavast suurusel alates tuleks linnu innustada välja töötama linnaliikluskeskkonna kava, mis hõlmaks kõiki kõnealuseid tegureid. Linnaliikluskeskkonna kavad peaksid olema täielikult kooskõlas integreeritud linnaarenduskavadega. Selleks et muuta linnadevaheliste ja linnateede kasutamise maksustamise kavad koostalitlusvõimeliseks, on vaja kogu ELi hõlmavat raamistikku.

3.3. Tänapäevane infrastruktuur ning arukad hinnakujundus ja rahastamine

Euroopa liikuvusvõrk

50. Euroopal on vaja nn põhivõrku, mis hõlmaks transpordikoridore, mille kaudu toimub suuremahuline, tõhus ja vähese CO₂-heitega reisijate- ja kaubaveoliiklus eri transpordiliikidega tänu sellele, et laialdaselt kasutatakse mitmeliigilisi tõhusamaid transpordivõimalusi, ulatuslikult rakendatakse kõrgtehnoloogiat ja tagatakse infrastruktuur keskkonnasäästlike kütuste jaoks.
51. Hoolimata ELi laienemisest on erinevused ELi ida- ja lääneosa transpordiinfrastruktuuri vahel ikka veel suured ning need on vaja kõrvaldada. Euroopa mandriosa infrastruktuur on samuti vaja ühendada.
52. Kõnealuses põhivõrgus tuleks ulatuslikumalt rakendada infotehnoloogiavahendeid (IT-vahendid), et lihtsustada haldusmenetlusi, tagada kaubavedude jälgimine ja

jälitamine ning optimeerida sõiduplaane ja liiklusvoogusid (e-kaubavedu). IT-vahendite kasutuselevõttu tuleks soodustada, nõudes kõnealuste vahendite rakendamist TEN-T infrastruktuuris ja modaalsete süsteemide järkjärgulist integreerimist.

53. Põhivõrk peab tagama tõhusad mitmeliigilise transpordi ühendused ELi pealinnade ja muude suuremate linnade, sadamate, lennuväljade, suuremate maismaal asuvate piiriületuspunktide ja põhiliste majanduskeskuste vahel. Keskenduda tuleks puuduvate ühenduste – peamiselt piiriüleste lõikude ja kitsaskohtade/ümbersõitude – lõplikule väljaehitamisele, aga ka olemasoleva infrastruktuuri ajakohastamisele, mitmeliigilise transpordi terminalide väljaarendamisele mere- ja jõesadamates ning linnade ühtsetele logistikakeskustele. Pikamaareiside jaoks tuleb ette näha parem ühendus raudteejaamade ja lennuväljade vahel. Merenduse valdkonnas hõlmab kõnealune põhivõrk meremagistraale.
54. ELi rahastamise tingimustele vastavate projektide valimisel tuleb arvestada kõiki eespool nimetatud asjaolusid ning suuremat rõhku tuleb panna lisaväärtusele, mida Euroopa neist võiks saada. Kaasrahastatavad projektid peaksid samamoodi peegeldama vajadust sellise infrastruktuuri järele, mis muudab keskkonnamõju minimaalseks, on paindlik kliimamuutuse võimalike mõjude suhtes ning kasutajate jaoks ohutum ja turvalisem.
55. Hästi toimiv transpordivõrk vajab märkimisväärseid ressursse. ELi kulud seoses transpordi vajadustele vastava infrastruktuuri arendamisega on aastatel 2010–2030 prognooside kohaselt üle 1,5 triljoni euro. TEN-T võrgu lõplikuks väljaehitamiseks on kuni 2020. aastani vaja umbes 550 miljardit eurot, millest ligikaudu 215 miljardit eurot läheks põhiliste kitsaskohtade kõrvaldamiseks. Selle hulka ei kuulu investeeringud sõidukitesse, seadmetesse ega laadimise infrastruktuuri, milleks võib täiendavalt vaja minna veel triljon eurot, et saavutada transpordisüsteemile seatud heitevähendamiseesmärk.
56. Rahastada on vaja nii erasektori kui ka avaliku sektori allikatest. Ühtekuuluvusfondi ja struktuurifondide vahendeid tuleb paremini koordineerida vastavalt transpordipoliitika eesmärkidele ja liikmesriigid peavad eelarve planeerimisel tagama piisava riikliku rahastamise ning nõuetekohase projektide kavandamise ja rakendamise võimalused. Kaaluda tuleks ka muid rahastamisallikaid, näiteks väliskulude ja infrastruktuuri kasutustasude arvessevõtmise kavasad,²⁰ mille abil oleks võimalik luua täiendavat tulu, muutes infrastruktuuri tehtavad investeeringud erakapitali jaoks atraktiivsemaks.
57. Selleks et kaasata erasektor rahastamisse, on ka vaja õigusraamistikku ja uuenduslikke rahastamisvahendeid. Projektide hindamine ja nende kinnitamine peab toimuma tõhusalt ja läbipaistvalt, nii et säästetaks aega, kulusid ja välditaks ebaselgust. Uute rahastamisvahenditega, näiteks ELi projektivõlakirjade²¹ algatusega on võimalik toetada erasektori ja avaliku sektori partnerluse poolset rahastamist suuremas ulatuses.

²⁰ Komisjon on teatises väliskulude sisestamise strateegia kohta (SEK(2008) 2207, lisatud dokumendile KOM(2008) 435) kehtestanud ühtse meetodika väliskulude sissenõudmiseks kogu transpordisektoris.

²¹ KOM(2010) 700.

Õigete hindade kindlaksmääramine ja moonutuste vältimine

58. Paljude selliste otsuste tegemisel, mis võivad mõjutada transpordisüsteemi pikka aega, on tähtis osa hinnasignaalidel. Transporditasud ja -maksud tuleb ümber kujundada nii, et rohkem kohaldataks põhimõtteid „saastaja maksab” ja „kasutaja maksab”. Kõnealuste tasude ja maksudega peaks tugevdama transpordi rolli Euroopa konkurentsivõime- ja ühtekuuluvuseesmärkide saavutamisel ning sektori üldkoormus peaks kajastama transpordi kogukulusid, sealhulgas infrastruktuuri- ja väliskulusid. Suurem sotsiaal-majanduslik kasu ja positiivne välismõju õigustavad mõningast riiklikku rahastamist, kuid tulevikus peaksid kasutajad maksma kinni praegusest suurema osa transpordikuludest. Oluline on kasutajaid, ettevõtjaid ja investoreid õigesti ja ühtsetel alustel rahaliselt stimuleerida.
59. Seepärast tuleb turuvalikute ja jätkusuutlikkusvajaduste vahelise koosõla tagamiseks (ja nn jätkusuutmatuse majanduslike kulude arvestamiseks) tehtavate jõupingutuste käigus võtta arvesse välismõju, kõrvaldada maksumoonutused ja põhjendamatud toetused ning tagada vaba ja moonutusteta konkurents. Kõnealuseid meetmeid on vaja ka selleks, et tagada võrdsed võimalused otseselt konkureerivatele transpordiliikidele.
60. Kasvuhoonegaaside heite puhul kasutatakse kaht põhilist turupõhist vahendit: energia maksustamise süsteem ja heitkogustega kauplemise süsteem. Praegu maksustatakse maismaatranspordis kasutatavaid kütuseid ning heitkogustega kauplemise süsteemi kohaldatakse elektrikasutuse suhtes ja alates 2012. aastast hakatakse seda kohaldama lennundussektori suhtes. Energia maksustamise direktiivi läbivaatamisega on võimalik muuta kõnealused kaks vahendit omavahel ühtsemaks. Samal ajal kutsub EL Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) tungivalt üles võtma vastu otsust ülemaailmse vahendi kohaldamise kohta merenduses, kus kliimamuutusega seotud kulused praegu arvesse ei võeta²².
61. Lokaalse välismõjuga, nt müra, õhusaaste ja ummikutega seotud kulused oleks võimalik arvesse võtta infrastruktuuri kasutamise maksustamise kaudu. Komisjoni hiljutine ettepanek muuta nn Eurovignette'i direktiivi, on esimene samm selles suunas, et võtta rohkem arvesse raskete kaubaveokite tekitatud kulused, ent liikmesriikide teemaksustamispoliitika on endiselt erinev. Täiendavalt uuritakse võimalust võtta järk-järgult kasutusele kohustuslik ühtne väliskulused arvestav süsteem äriotstarbeliste sõidukite puhul kogu linnadevahelises transpordivõrgus ning teha lõpp praegusele olukorrale, kus rahvusvahelistel veoettevõtjatel peab Euroopa tasulistel maanteedel takistusteta sõiduks olema Eurovignette, viis siseriiklikku kleebist, kaheksa eri märgist ja teemaksulepingud.
62. Sõiduautodega seoses kaalutakse üha rohkem teemaksude kehtestamist kui võimalust saada tulu ning mõjutada liiklus- ja reisimisharjumusi. Komisjon töötab välja suunised kõikide sõidukite ja välismõjuritega seotud väliskulude maksustamiseks. Pikaajalisem eesmärk on kohaldada kasutustasusid kõikide sõidukite suhtes ja kogu võrgus, et võtta vähemalt arvesse infrastruktuuri hooldamisega, ummikutega ning õhu- ja mürasaastega seotud kulused.

²² Vt ka direktiivi 2009/29/EÜ põhjendus 3.

63. Samal ajal töötab komisjon enne 2020. aastat välja ühise lähenemisviisi müra- ja kohaliku saaste kulude arvessevõtmiseks kogu raudteevõrgus.
64. Võrreldes ülejäänud majandussektoritega tehakse paljudele transpordiharudele maksustamisküsimustes soodustusi: ametiautode maksustamine, rahvusvahelise mere- ja lennutranspordi käibemaks ja nende vabastamine Käibe- ja energiamaksust jne. Üldiselt tuleb öelda, et selline kord tekitab vastuolulisi stiimuleid seoses jõupingutustega tõhustada transpordisüsteemi ja vähendada selle väliskulusid. Komisjon uurib ettepanekut saavutada suurem ühtsus transpordi maksustamise eri elementide vahel ja soodustada keskkonnasäästlike sõidukite kiiret kasutuselevõttu.

3.4. Välismõõde

65. Transport on oma põhiolemuselt rahvusvaheline. Seetõttu on enamik tegevuskavas esitatud meetmetest seotud ELi välise transpordi arendamise probleemidega. Kolmandate riikide turgude avamine transporditeenustele ja -toodetele ning sellekohastele investeeringutele on jätkuvalt esmatähtis. Seepärast on transpordivaldkond kaasatud kõikidesse meie kaubanduslääbirääkimistesse (WTOga peetavatesse, piirkondlikesse ja kahepoolsetesse läbirääkimistesse). Selleks et tagada ELi kui normide kehtestaja roll transpordivaldkonnas, võetakse vastu pändlikud strateegiad.
66. Selleks keskendub komisjon järgmistele meetmevaldkondadele.
- Laiendada siseturueeskirju rahvusvahelistes organisatsioonides (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, rahvusvahelised jõekomisjonid jne) tehtava töö kaudu ning vajaduse korral saavutada ELi täielik liikmesus. Kahe- ja mitmepoolse koostöö kaudu edendada Euroopas kehtivaid ohutuse, turvalisuse, eraelu puutumatus ja keskkonna alaseid nõudeid kogu maailmas. Edendada transpordialast dialoogi põhipartneritega.
 - Laiendada transpordi- ja infrastruktuuripoliitikat meie vahetutele naabritele, sealhulgas liikuvuse järjepidevuse kavade ettevalmistamisel, eesmärgiga turg paremini integreerida²³. Selleks et laiendada ELi eeskirju teistele naaberriikidele, võiks kasutada Lääne-Balkani riikidega sõlmitud transpordilepingule sarnast koostööraamistikku. Kujundada lõplikult välja Euroopa ühine lennunduspiirkond, kuhu kuulub 58 riiki ja 1 miljard elanikku²⁴. Teha koostööd Vahemere piirkonna partneritega Vahemere piirkonna merestrateegia rakendamisel, et suurendada merendusvaldkonna ohutust, turvalisust ja seiret²⁵. Edendada süsteemide SESAR, ERTMS ja ITS tehnoloogialahenduste rakendamist maailmas ning luua rahvusvahelised teadusuuringute ja innovatsiooni alased partnerlussuhted.
 - Edendada meie lähenemisviisi kogu maailmas: avada transporditurud vabale ja moonutusteta konkurentsile ning leida keskkonnasäästlikke lahendusi. Seada

²³ Vt ka komisjoni teatis „Euroopa Liidu ja Aafrika partnerlus” KOM(2009) 301.

²⁴ See hõlmab Euroopa-Vahemere lennunduspiirkonda (vt komisjoni teatis „Partnerlus Vahemere lõunapiirkonnaga demokraatia ja ühise heaolu nimel” KOM(2011) 200), aga ka muid naaberriike.

²⁵ Vt KOM(2011) 200.

kõikidel asjakohastel rahvusvahelistel läbirääkimistel jätkuvalt eesmärgiks parem pääs transporditurule.

4. KOKKUVÕTE

67. Euroopa transpordisüsteemi on võimalik ümber kujundada üksnes mitmekesiste ja -tasandiliste algatuste ühendamisega. Käesolevas tegevuskavas esitatud eri meetmeid täiustatakse üha edasi. Komisjon valmistab ette asjakohased ettepanekud järgmisel kümnendil vastuvõetavate õigusaktide kohta ja praeguste volituste kehtivusaja jooksul esitavad peamised algatused. Kõikidele ettepanekutele eelneb põhjalik mõjuhindang, milles võetakse arvesse ELi saadavat lisaväärtust ja subsidiaarsuse küsimusi. Komisjon tagab oma meetmetega transpordisektori konkurentsivõime suurenemise ning kõnealuse sektoriga seotud kasvuhoonegaasiheite vähendamise vähemalt 60 % aastaks 2050 ning järgib oma tegevuses kriteeriumidena eespool esitatud kümme eesmärki.
68. Komisjon kutsub Euroopa Parlamenti ja nõukogu üles heaks kiitma käesolevat dokumenti „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” ning sellele lisatud meetmeloetelu.

I lisa: Algatuste loetelu

1. TÕHUS JA INTEGREERITUD LIIKUVUSSÜSTEEM

1.1. Ühtne Euroopa transpordipiirkond

1. Tegelikkuses toimiv raudteeteenuste siseturg

- Avada raudtee-reisijateveo siseturg konkurentsile ja muu hulgas kehtestada kohustus sõlmida avaliku teenindamise lepingud võistleva pakkumismenetluse alusel.
- Saavutada sõidukite ühtse tüübiloa kehtestamine ja raudteeveo-ettevõtjate ühtse ohutustunnistuse kasutuselevõtmine Euroopa Raudteeagentuuri (ERA) rolli tugevdamise kaudu.
- Töötada välja kaubaveokoridoride haldamise integreeritud lähenemisviis, mis muu hulgas hõlmab ka rööbasteede juurdepääsu tasudega seotud küsimusi.
- Tagada tulemuslik ja mittediskrimineeriv juurdepääs raudtee-infrastruktuurile, kaasa arvatud raudteega seotud teenustele eelkõige infrastruktuuri majandamise ja teenuste osutamise struktuurilise eraldamise kaudu²⁶.

2. Ühtse Euroopa taeva algatuse lõpuleviimine

- Viia lõpule tõrgeteta toimiva ühtse Euroopa taeva algatus ning võtta lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem (SESAR) kasutusele kokkulepitud tähtjaks.
- Töötada välja asjakohane õigus- ja finantsraamistik ühtse Euroopa taeva poliitikasuundade toetamiseks ning tugevdada ELi ja Eurocontrol'i koostööd.

3. Lennuväljade läbilaskevõime ja kvaliteet

- Vaadata läbi teenindusaegade määrus, et tõhustada lennuväljade läbilaskevõimet
- Selgitada ja parandada kvaliteetsete teenuste kasutuselevõtuks ja osutamiseks vajalikke tingimusi muu hulgas ka lendude teenindamise valdkonnas. Tagada, et kõik lennuväljasüsteemis osalejad vastaksid minimaalsetele kvaliteedinormidele.
- Lennuvälja läbilaskevõime – tulevaste läbilaskevõimeprobleemide lahendamiseks sobiva meetodika väljatöötamine, kaasa arvatud lennuväljade parem integreerimine raudteevõrguga.

4. Nn sinise vööndi projekt meretranspordis ja pääs sadamateenusteturule

²⁶ Eelistatud on eraldamismeetmeid, millega tagatakse konkurentsivõime suurenemine, investeeringute jätkumine ning teenuse kulutõhusus.

Jätkata Euroopa ühise piirideta meretranspordiruumi ümberkujundamist nn siniseks vööndiks, mis võimaldab vaba liikumist merel nii Euroopas kui ka sellest väljaspool, ning võtta kasutusele kõik veetranspordivõimalused.

- Luua kõikidele asjaomastele asutustele võimalused seirevahendite integreeritud kasutamiseks, tagada IKT-süsteemide koostalitlusvõime veetranspordisektoris, tagada laevade ja lasti seire (nn sinine vöönd) ning asjakohaste sadamarajatiste (nn sinised liinid) väljahitamine.
- Luua raamistik lootsitasõidu lubade väljaandmiseks ELi sadamates.
- Vaadata läbi sadamateenuste osutamisele kehtestatud piirangud.
- Suurendada sadamate rahastamise läbipaistvust, selgitades erinevate sadamatoimingute riiklikest vahenditest rahastamise eesmärke, et vältida mis tahes konkurentsimoonusi

5. Sobiva raamistiku loomine siseveeliikluseks

- Töötada välja sobiv raamistik siseveetranspordi siseturu optimeerimiseks ja kõrvaldada takistused, mis ei luba siseveetranspordivõimalusi täielikumalt ära kasutada. Kindlaks määrata selleks vajalikud ülesanded ja mehhanismid ning anda neile hinnang, pidades silmas ka laiemat üle-euroopalist konteksti.

6. Maantee-kaubaveod

- Vaadata läbi maantee-kaubavedude turu olukord ning hinnata, mil määral on suudetud ühtlustada muu hulgas maanteekasutustasusid, sotsiaalküsimuste ja ohutusega seotud õigusakte ning õigusaktide ülevõtmist ja jõustamist liikmesriikides, et tagada maanteetransporditurgude suurem avatus. Eelkõige tuleks püüda kõrvaldada allesjäänud kabotaažipiirangud.
- Vaadata läbi sõidumeerikuid käsitlevad eeskirjad, et suurendada sõidumeerikute kulutõhusust ning tagada teel kontrollle tegevate politseinike ja inspektorite juurdepääs ELi maanteetranspordi-ettevõtjate registrile. Ühtlustada ELi eeskirjade rikkumisega seotud sanktsioonide kohaldamist transpordivaldkonnas töötavate autojuhtide suhtes. Ühtlustada inspektorite koolitamist.
- Viia massi ja mõõtmeid käsitlevad õigusaktid kooskõlla muutunud olukorra ning uute tehnoloogialahenduste ja vajadustega (nt akude mass, aerodünaamiliste omaduste parandamine) ja tagada, et see hõlbustaks ühendvedusid ning vähendaks üldist energiakulu ja heiteid.

7. Mitmeliigiline kaubavedu: e-kaubaveod

Luua asjakohane raamistik, mis võimaldaks jälgida kaupade liikumist reaajas, tagada ühendveovastutus ning edendada keskkonnasäästlikku kaubavedu.

- Viia ellu ühtse haldusalase kontrollpunkti ja ühtse liidese idee, töötada välja ning võtta kasutusele ühtse elektroonilise transpordidokumendi (elektrooniline saatekiri) ning luua sobiv raamistik jälgimistehnoloogia, raadiosagedusvastuse (RFID) jms rakendamiseks.

- Tagada, et vastutussüsteemid soodustaksid raudtee- ja veetransporti ning ühendvedusid.

1.2. Töökohtade ja töötingimuste kvaliteedi parandamine

8. Sotsiaalseadustiku väljatöötamine maanteeveosektori liikuvatele töötajatele

- Julgustada ja toetada dialoogi sotsiaalpartnerite vahel, et leppida kokku maanteeveosektori liikuvate töötajate sotsiaalseadustikus ja leida muu hulgas lahendus füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemise taha varjumisega seotud probleemidele.

9. Meretranspordiga seotud sotsiaalmeetmete kava

- Rakendada meretranspordiga seotud sotsiaalmeetmete kavas kindlaksmääratud meetmeid, pidades silmas komisjoni poolt ELi meretranspordipoliitika suhtes aastani 2018 püstitatud strateegilisi eesmärke ja soovitusi.
- Aidata kaasa Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) meretöönormide konventsiooni jõustamisele lipuriikide, sadamariikide ja tööjõu päritoluriikide hulgas.
- Tagada, et ELi tööõiguslaste aktide reguleerimisala laiendatakse nii, et teatavaid õigusakte kohaldatakse kas kõikide või teatava hulga merelaevade töötajate suhtes, või tagada neile samaväärne kaitse teiste vahendite abil.
- Ajakohastada meremeeste väljaõppe direktiivi (2008/106/EÜ) pärast meremeeste väljaõpet ja diplomeerimist käsitleva Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooni (STCW konventsioon) läbivaatamist. Luua vastastikusel tunnustamisel põhinev raamistik sadamatöötajate koolitamiseks sadamatoimingute eri valdkondades.

10. Sotsiaalselt vastutustundlik lennundussektor

- Luua mehhanismid, mis võimaldaksid analüüsida õiguslike arengusuundade mõju töötingimustele lennundussektoris.
- Kehtestada kogu Euroopat hõlmavad teeninduse ja kvaliteedi miinimumnormid, mida kohaldatakse lennunduse väärtusahela kõikide töötajate suhtes. Toetada Euroopa sotsiaalpartnerite tegevust, et leida lahendused konfliktide vältimisega seotud probleemidele ja miinimumteenuste osutamise häiretega seotud küsimustele kogu lennunduse väärtusahela ulatuses.

11. ELis töökohtade ja töötingimuste suhtes kohaldatava lähenemisviisi hindamine kõikide transpordiliikidel lõikes

- Anda hinnang transpordivaldkonna eri sektorites peetavatele sotsiaaldialoogidele, et parandada dialoogi kvaliteeti ja suurendada selle tulemuslikkust.
- Tagada töötajate osalemine lennundussektori rahvusvahelistes äriühingutes eelkõige Euroopa töönoukogude kaudu.
- Vaadelda eelkõige koolituse, sertifitseerimise, töötingimuste ja karjäärivõimaluste valdkonnas tehtud töö kvaliteeti kõikide transpordiliikide lõikes, et luua kvaliteetseid

töökohti, arendada vajalikke oskusi ja suurendada ELi transpordiettevõtjate konkurentsivõimet.

1.3. Turvaline transport

12. Lennukauba julgestus

- Rakendada lennukauba julgestuse tõhustamise tegevuskava, töötades vajaduse korral välja uued eeskirjad lennukauba läbivaatamiseks ja kauba julgestuse tõhustamiseks sadamates.
- Töötada lennukaupade jaoks välja kogu ELi hõlmav universaalne julgestussüsteem.

13. Reisijate maksimaalse turvalisuse tagamine minimaalse sekkumisega

Edendada põhiõigusi arvestavaid täiustatud kontrollimeetodeid. Need meetodid peaksid hõlmama selliste nn uute kontrollipunktide väljatöötamist nagu turvakoridorid, kus on võimalik minimaalse sekkumisega kontrollida suurt arvu reisijaid. Need meetodid peaksid kaasa aitama turvalisuse tagamisele ka muudes vähem kaitstud piirkondades, näiteks suurtes transpordisõlmedes.

- Edendada muu hulgas ka rahastamise abil tulemuslikumate ja suuremat privaatsust pakkuvate tehnoloogialahenduste (skannerid, detektorid, uute lõhkeainete avastamiseks, kiibid jne) arendamist ning suuremat privaatsust pakkuvate lahenduste väljatöötamist olemasoleva tehnika põhjal.
- Määrata kindlaks avastamiseseadmete ühised avastamisvõimenormid ja sertifitseerimismenetlused.

14. Maismaatranspordi turvalisus

- Teha maismaatranspordi turvalisuse valdkonnas liikmesriikidega koostööd, mille esimeseks sammuks on maismaatranspordi turvalisusega tegeleva alalise eksperdirühma loomine ja täiendavate meetmete kehtestamine neis piirkondades, kus ELi tegutsemine annab lisaväärtust. Erilist tähelepanu pööratakse linnatranspordi turvalisusega seotud küsimustele.

15. Täielik turvalisus

- Suurendada kogu tarneahela turvalisust, takistamata kaubavoogude vaba liikumist. Täieliku turvalisuse sertifikaatide puhul tuleks arvestada olemasolevaid kavasid.
- Kõiki transpordiliike hõlmav ühine turvalisuse hindamine.
- Liikuvuse järjepidevuse kavade (nt algatus 23) ettevalmistamisel arvestada terroristide ja kurjategijate rünnakute võimalikku mõju.
- Teha rahvusvahelist koostööd võitluses terrorismi ja muu kuritegevusega, näiteks piraatlusega. Ülimalt oluline on välismõõde (nt algatus 40).

1.4. Transpordi turvalisus aitab päästa tuhandeid elusid

16. Hukkunute arvu nulltaseme saavutamine maanteetranspordi turvalisusega

- Ühtlustada ja rakendada maanteetranspordi turvalisusega seotud selliseid tehnoloogialahendusi nagu juhiabisüsteemid, (intelligentsed) püsikiirushoidikud, turvavöö kinnitamise meeldetuletus, eCall (automaatne hädaabikõne), koostöösüsteemid ning sõiduki ja infrastruktuuri vahelised liidesed, samuti täiustatud tehnoulevaatusi, mis hõlmaks ka alternatiivsete jõuseadmetega sõidukeid.
- Välja töötada liiklusõnnetusi ja hädaabiteenuseid käsitlev üldine strateegia, mis muu hulgas hõlmaks ka vigastuste ja surmajuhtumitega seotud näitajate ühiseid määratlusi ja ühtset liigitust, et võtta vastu vigastatute arvu vähendamise eesmärk.
- Pöörata tähelepanu kõikide maanteetranspordikasutajate koolitamisele ja harimisele. Edendada turvaseadmete (turvavööd, kaitseriietus, omavolilist avamist takistavad seadmed) kasutamist.
- Pöörata erilist tähelepanu vähem kaitstud liiklejatele, nagu jalakäijad, jalgratturid ja mootorratturid, suurendades muu hulgas infrastruktuuri ja sõidukite turvalisust.

17. Euroopa tsiviillennunduse ohutuse strateegia

Euroopa lennuohutuse tase on kõrge, kuid mitte parim maailmas. Meie eesmärk on muuta Euroopa kõige ohutumaks lennunduspiirkonnaks. Selleks peaksime Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) tööle tuginedes välja töötama Euroopa tsiviillennunduse ohutuse ühtse strateegia, mis hõlmab järgmisi ülesandeid:

- parandada andmete kogumist, nende kvaliteeti, andmete vahetamist ja analüüsimist ning vaadata läbi tsiviillennundusega seotud vahejuhtumitest teatamist käsitlevad õigusaktid;
- kohandada ohutusalane õigusraamistik uute tehnoloogialahenduste arenguga (SESAR);
- tagada ELi lennuohutusstrateegia järjepidev rakendamine lennunduse kõikides valdkondades;
- edendada eelkõige ohutusalase teabe ülemaailmse vahendamise algatuse raames lennuohutusalase teabe vahetamist ICAO ja teiste rahvusvaheliste partneritega lennundusvaldkonnas ning suurendada kõnealuse teabe läbipaistvust; teha koostööd ELi väliste riikidega, eelkõige USAga, ohutusalaste õigusaktide ühtlustamise, vastastikuse tunnustamise ja tehnilise abi andmise valdkonnas;
- töötada ELi tasandil välja ohutusjuhtimissüsteem, mis hõlmab ohutusalaseid tulemuseesmärke ja nende mõõtmise vahendeid, et teha kindlaks ohud ja saavutada ohutustaseme jätkuv tõstmine.

18. Ohutum meretransport

- Teha koostööd Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga (EMSA) reisilaevu käsitlevate õigusaktide ajakohastamiseks.

- Muuta laevaliikluse seire- ja teabesüsteem SafeSeaNet kõiki asjaomaseid merendusega seotud teabevahendeid hõlmavaks süsteemiks, mis aitab tagada meretranspordi ohutuse ja turvalisuse ning kaitsta merekeskkonda laevade põhjustatud heite eest.
- Anda hinnang ELi registri loomise ning ELi lipu kasutuselevõtu idee teostatavusele mere- ja siseveetranspordi valdkonnas. Põhimõtteliselt peaks ELi märgistus olema kvaliteedimärk, mis antakse ohututele, turvalistele, keskkonnasäästlikele laevadele, kus töötavad kõrgelt kvalifitseeritud asjatundjad.
- Anda hinnang ideele, mis käsitleb meretranspordi ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse tagamiseks tehtavat koostööd ELi rannavalveüksuste hulgas.

19. Raudteeohutus

- Arendada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate suhtes kohaldatavate lähenemisviiside põhjal järk-järgult välja kogu sektorit hõlmav lähenemisviis ohutusalasele sertifitseerimisele raudteeohutussektoris ning hinnata Euroopa standardi kasutamise võimalusi.
- Suurendada Euroopa Raudteeagentuuri rolli raudteeohutuse valdkonnas, eelkõige seoses järelevalve teostamisega riiklike ohutusasutuste poolt siseriikliku ohutuse tagamiseks võetavate meetmete ja nende järk-järgulise ühtlustamise üle.
- Tõhustada veeremi ja raudteeinfrastruktuuride ehitamiseks kasutatavate ning ohutuse seisukohalt oluliste komponentide sertifitseerimis- ja hooldusmenetlust.

20. Ohtlike kaupade vedu

- Ühtlustada ohtlike kaupade ühendvedudega seotud eeskirjad, et tagada eri transpordiliikide koostalitlusvõime.

1.5. Teenuste kvaliteet ja usaldusväärsus

21. Reisijate õigused

- Saavutada reisijate õigusi käsitlevate ELi õigusaktide ühtne tõlgendamine ning ühtlustatud ja tulemuslik jõustamine, et tagada ohtlike kaupade veoga tegelevatele ettevõtjatele võrdsed võimalused ning kodanikele Euroopa normidele vastav kaitse.
- Kokku koguda eri transpordiliikide puhul reisijate õiguste suhtes kohaldatavad ühised põhimõtted (põhiõiguste harta), pöörates eelkõige tähelepanu õigusele saada teavet, ning anda täiendavaid selgitusi praeguste õiguste kohta. Mõne aja möödudes kaaluda võimalust võtta vastu ühtne ELi raammäärus, mis hõlmab kõikide transpordiliikide reisijate õigusi (ELi kodeks).
- Parandada eakate, piiratud liikumisvõimega ja puudega reisijate transpordivõimalusi, muu hulgas infrastruktuurile juurdepääsu hõlbustamise kaudu.
- Viia lõpule reisijate õigusi käsitleva kehtestatud õigusraamistiku loomine, sätestades meetmed, mis hõlmavad ühe lepingu alusel ostetud integreeritud piletitega eri transpordiliike kasutavaid reisijaid ning transpordiettevõtja pankrotistumist.

- Suurendada võrdseid võimalusi rahvusvahelisel tasandil, võttes eri transpordiliikide suhtes sõlmitud kahe- ja mitmepoolsetes lepingutes kasutusele vastutuse kvaliteedi nõuded, et suurendada reisijate õigusi ka rahvusvahelises kontekstis.

22. Tõrgeteta liikuvus uksest ukse

- Määrata kindlaks meetmed, mida on vaja erinevate reisirahvusvahelise liikumise ühtlustamiseks, et tagada eri transpordiliikide abil tõrgeteta liikuvus uksest ukse.
- Kehtestada raamtingimused, et edendada intelligentsete süsteemide väljaarendamist ja kasutuselevõttu koostalitluslike ja mitmeliigiliste sõiduplaanide koostamisel, teabe edastamisel, veebipõhisel broneerimisel ja uute piletimüügisüsteemide rakendamisel. See võiks hõlmata ka seadusandlikku ettepanekut, milles käsitletakse reisi- ja liiklusteabe reaalses kättesaadavaks tegemist eraõiguslikele teenuseosutajatele.

23. Liikuvuse järjepidevuse kavad

- Koostada liikuvuskavad, et häirete korral tagada teenuse osutamise järjepidevus. Kõnealustes kavades tuleks käsitleda prioriteetide seadmist töötingimuste kasutamise suhtes, infrastruktuuri-ettevõtjate, ettevõtjate, riigiasutuste ja naaberriikide vahelist koostööd ning erieeskirjade ajutist vastuvõtmist või leevendamist.

2. INNOVATSIOON TULEVIKUS: TEHNOLOOGIA JA KÄITUMINE

2.1. Euroopa transpordialane teadus- ja innovatsioonipoliitika

24. Tehnoloogiavaldkonna tegevuskava

Kõige tõsisem probleem on Euroopa teadus- ja arendustegevuse killustatus. Ühised jõupingutused Euroopa tasandil peaksid andma kõige suuremat lisaväärtust järgmistes valdkondades:

- keskkonnasäästlike, ohutute ja vähem müra tekitavate sõidukite kasutuselevõtt kõikides transpordiliikides, alates maanteesõidukitest ja lõpetades laevade, praamide, veeremite ja õhusõidukitega (sh uued materjalid, uued jõuseadmed ning IT- ja juhtimisvahendid keeruliste transpordisüsteemide juhtimiseks ja integreerimiseks);
- transpordi turvalisuse ja ohutuse suurendamisega seotud tehnoloogialahendused;
- võimalikud uued või ebaharilikud transpordisüsteemid, näiteks mehitamata õhusõidukid, uudsed kaubajaotussüsteemid;
- säästvate alternatiivkütuste strateegia, mis hõlmab ka asjaomast infrastruktuuri;
- integreeritud transpordikorraldus- ja teavitussüsteemid, mis hõlbustavad intelligentsete liikuvussüsteemide rakendamist, infrastruktuuride ja sõidukite paremat kasutamist võimaldava liikluskorralduse kohaldamist ning reaalses teavitamise süsteemide kasutuselevõttu kaupade jälgimiseks ja jälitamiseks ning kaubavoogude korraldamiseks; reisijate ja reisimisega seotud teavitus-, broneerimis- ja maksesüsteemid;

- intelligentsete infrastruktuuride (hõlmavad nii maapinnal kui ka õhus asuvaid infrastruktuure) loomine, et tagada erinevate transpordiliikide maksimaalne seire ja koostalitlusvõime ning teabevahetus infrastruktuuride ja sõidukite vahel;
- säästva linnaliikluse alased uuendused kooskõlas programmiga CIVITAS ning linnateede maksustamist ja juurdepääsu piiramise kavasad käsitlevad algatused.

25. Innovatsiooni- ja rakendusstrateegia

Kindlaks määrata vajalikud innovatsioonistrateegiad, mis muu hulgas hõlmavad ka nõuetekohast juhtimissüsteemi ja rahastamisvahendeid, et tagada teadusuuringute tulemuste kiire kasutuselevõtt, näiteks

- võtta kasutusele sellised intelligentsed liikuvussüsteemid nagu uus lennuliikluse juhtimissüsteem (SESAR), Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) ja raudteevaldkonna teavitussüsteemid, mereseiresüsteemid (SafeSeaNet), jõteabeteenused (RIS), intelligentsed transpordisüsteemid (ITS) ning uue põlvkonna süsteemid mitmeliigilise transpordi ja teabevahetuse korraldamiseks;
- välja töötada ja kasutusele võtta sõidukitele paigaldatav avatud standardil põhinev elektrooniline platvorm, mis sisaldab mitmeid funktsioone, kaasa arvatud teede maksustamise funktsioon;
- välja töötada kava investeeringute tegemiseks uutesse navigatsiooni-, liikluskorraldus- ja teabevahetusteenustesse, mis võimaldaksid integreerida teabevoogusid, liikluskorraldussüsteeme ning liikuvusteenuseid, mis põhinevad Euroopa mitmeliigilise transpordiga seotud integreeritud teavitamise ja korraldamise kaval; Elektri (ja teiste alternatiivkütuste) jõul töötavaid sõidukeid tutvustavad projektid, sh laadimise ja tankimisega seotud infrastruktuur ja intelligentsed transpordisüsteemid, mis keskenduvad eelkõige neile linnapiirkondadele, kus sageli ületatakse õhusaaste piirnorme.
- intelligentse liikuvusega seotud partnerlused ja tutvustusprojektid säästlike lahenduste pakkumiseks linnaliikluses (sh teede maksustamise kavade jms tutvustamine);
- meetmed rohkelt kütust tarbivate ja õhku saastavate sõidukite kiiremaks väljavahetamiseks.

26. Innovatiivse transpordi õigusraamistik

Määrata standardimis- ja reguleerimismeetmete abil kindlaks õigusraamistiku loomiseks vajalikud tingimused, mis muu hulgas hõlmavad järgmist:

- kehtestada nõuetekohased standardid kõikide transpordiliikide CO₂-heite suhtes, vajaduse korral koos kõiki jõuseadmeliike hõlmavate energiatõhususe nõuetega;
- kehtestada sõidukitele mürastandardid;
- tagada, et CO₂ ja saasteainete heidet vähendatakse tegelikkusele vastavates tingimustes ja teha ettepanek heitkoguste mõõtmise muudetud testsükli kehtestamiseks hiljemalt 2013. aastaks;
- riigihankestrateegiad uute tehnoloogialahenduste kiire kasutuselevõtu tagamiseks;

- keskkonnasäästlike sõidukite laadimiseks vajaliku infrastruktuuri koostalitlusvõimet käsitlevad eeskirjad;
- tankimiseks vajalikke infrastruktuure käsitlevad suunised ja normid;
- infrastruktuuride, sõiduki ja infrastruktuuri ning sõidukite vahel toimuva teabevahetuse liidestele kehtestatud normid;
- kehtestada tingimused juurdepääsuks transpordialasele teabele ohutuse ja turvalisuse eesmärgil;
- Transpordisektoris kasutatavate intelligentsete teemaksu- ja maksesüsteemide suhtes kohaldatavad spetsifikatsioonid ja tingimused;
- praeguste eeskirjade ja normide täielikum rakendamine.

2.2. Keskkonnasäästlikuma käitumise edendamine

27. Reisisiteave

- Tõsta inimeste teadlikkust alternatiivsetest eratranspordivõimalustest (nt auto kasutamise piiramine, kõndimine ja jalgrattasõit, ühisautode ning linna servas asuvate parklate kasutamine, intelligentne piletimüügisüsteem jne).

28. Sõiduki CO₂-heite ja kütusesäästlikkuse märgistamise süsteem

- Vaadata tulemuslikkuse suurendamise eesmärgil läbi sõidukite märgistamise direktiiv. Selle käigus kaalutakse muu hulgas direktiivi reguleerimisala laiendamist, nii et see hõlmaks ka väikeseid tarbesõidukeid ja L-kategooria sõidukeid, ning märgistuse ja kütusesäästlikkuse klasside ühtlustamist liikmesriikides.
- Toetada selliste kütusesäästlike, turvaliste ja madala müratasemega rehvide turuleviimist, mille näitajad ületavad tüübikinnitusese sätestatud nõudeid²⁷.

29. CO₂-jalajälje kalkulaatorid

- Toetada ettevõtuspõhiseid kasvuhoonegaaside sertifitseerimise kavasisid ja töötada välja ühised ELi normid iga reisija ja kaubaveo reisi CO₂-jalajälje arvutamiseks ning versioonid, mida on võimalik kohandada seoses erinevate kasutajatega, näiteks ettevõtjate ja üksikisikutega). See võimaldab teha paremaid valikuid ning hõlbustab keskkonnasäästlikumate transpordilahenduste turustamist.

30. Keskkonnasäästlik sõidukijuhtimine ja kiirusepiirangud

- Lisada autojuhilubade direktiivi uutesse läbivaadatud versioonidesse keskkonnasäästliku sõidukijuhtimise nõuded ja kiirendada intelligentsete rakenduste kasutuselevõttu keskkonnasäästlikku autojuhtimisstiili toetamiseks. Välja tuleks töötada ka kütuse

²⁷

See hõlmab rehvide märgistamist käsitlevas määruses (EÜ) nr 1222/2009 sätestatud kõikide selliste rakendusmeetmete vastuvõtmist, tänu millele peaks kogu ELi sõidukipargi kütusekulu vähenema 2020. aastaks 5 %.

säästmise meetodid ja edendada nende kasutuselevõttu muude transpordiliikide puhul, nt pideva laskumisega lõplähenemise kasutamine lennundusvaldkonnas.

- Uurida lähenemisviise väikeste tarbesõidukite maksimumkiiruse piiramiseks, et vähendada energiakulu, suurendada maanteetranspordi ohutust ja tagada võrdsed võimalused.

2.3. Integreeritud linnaliiklus

31. Linnaliikluse kavad

- Kehtestada Euroopa tasandil menetlused ja rahalise toetamise mehhanismid, et valmistada ette linnaliikluskeskkonna auditid ja linnaliikluskeskkonna kavad ning luua ühistel eesmärkidel põhinev Euroopa linnaliikluskeskkonna tulemustabel. Uurida võimalusi rakendada teatava suurusega linnade suhte kohustuslikku lähenemisviisi, järgides ELi suunistel põhinevaid riiklikke norme.
- Eraldada piirkondlike arengu- ja ühtekuuluvusfondide vahendeid sellistele linnadele ja piirkondadele, kes esitavad kehtiva, sõltumatult kontrollitud sertifikaadi linnaliikluskeskkonna tulemusliku toimimise ja selle jätkusuutlikkuse kohta.
- Uurida võimalusi luua üleeuroopaline raamistik, et toetada linnaliikluskeskkonna kavade järk-järgulist rakendamist Euroopa linnades.
- Integreeritud linnaliiklus linnade võimaliku aruka innovatsioonipartnerluse raames.
- Julgustada suuri tööandjaid koostama oma töötajate jaoks liikuvuse korraldamise kavasid.

32. ELi raamistik linnateede kasutamise maksustamiseks

- Töötada välja linnateede kasutamise maksustamiskavad ning juurdepääsu piiramise kavad ja nende rakendamist käsitlev kontrollitud raamistik, mis muu hulgas sisaldab õigusraamistikku ning sõidukite ja infrastruktuuriga seotud rakendusi hõlmavat käitamisalast ja tehnilist raamistikku.

33. Strateegia peaaegu saastevaba linnaliikluse logistika saavutamiseks aastaks 2030

- Välja töötada parimad praktilised suunised, et linna kaubavooge paremini jälgida ja korraldada (nt logistikakeskused, sõidukite suuruse piirang vanalinnas, õiguslikud piirangud, kättetoimetamiskeskused, seni kasutamata jõetranspordivõimalused).
- Välja töötada strateegia peaaegu saastevaba linnaliikluse logistika loomiseks, võttes arvesse nii maakasutuse planeerimise aspekte, juurdepääsu raudteele ja jõgedele, äriteavasid ja äriteavet kui ka maksustamise ja sõidukitehnoloogiaga seotud standardeid.
- Edendada ühiseid riigihankeid ärilisel otstarbel kasutatavate uute, vähese CO₂-heitega sõidukite (nt kaubikud, taksod, bussid jne) ostmiseks.

3. KAASAEGNE INFRASTRUKTUUR JA ARUKAS RAHASTAMINE

3.1. Transpordiinfrastruktuur: piirkondlik ühtekuuluvus ja majanduskasv

34. ELi strateegiliste infrastruktuuride põhivõrk – Euroopa liikuvusvõrk

- Määrata TEN-T uutes suunistes kindlaks Euroopa strateegiliste infrastruktuuride põhivõrk, mis ühendab omavahel ELi ida- ja lääneosa ning aitab kaasa Euroopa ühtse transpordipiirkonna kujundamisele. Ette näha asjakohased ühendused naaberriikide vahel.
- Keskenduda nendele TEN-T võrgu komponente käsitlevatele üleeuroopalistele meetmetele, mis peaksid andma kõige suuremat lisaväärtust (puuduvad ühendused piiriülestes lõikudes, eri transpordiliikide ühenduspunktid ja olulisemad kitsaskohad).
- Võtta kasutusele suuremahulised intelligentsed ja koostalituslikud tehnoloogialahendused (SESAR, ERTMS, RIS, ITS jne), et optimeerida infrastruktuuri kasutamist ja läbilaskevõimet.
- Tagada, et ELi rahastatavate transpordiinfrastruktuuride puhul võetakse arvesse energiatõhususe vajadusi ja kliimamuutustega seotud küsimusi (infrastruktuuri mõju kliimale, keskkonnasäästlike sõidukite tankimis- või laadimispunktid, ehitusmaterjalide valik jne).

35. Eri transpordiliikide kaubaveokoridorid jätkusuutlike transpordivõrkude rajamiseks

- Luua põhivõrkude raames eri transpordiliikide kaubaveokoridorid, et ühtlustada investeringute ning infrastruktuuritööde ajastust ning toetada tõhusate, uuenduslike ja eri transpordiliike hõlmavate teenuste osutamist, kaasa arvatud keskpika vahemaa raudteevedude ja pikamaa-raudteetranspordi teenused.
- Toetada mitmeliigilist transporti ja kogumisrongiteenuseid, innustada siseveeteede lülitamist transpordisüsteemi ja edendada keskkonnasäästlikke uuendusi kaubavedude valdkonnas. Toetada uute sõidukite ja laevade kasutuselevõtmist ning moderniseerimist.

36. Projektide eelhindamise kriteeriumid

- Võtta kasutusele projektide eelhindamise kriteeriumid, mis peaks tagama, et infrastruktuuriprojektid annavad ELile lisaväärtust või põhinevad nn osutatud teenustel ja toodavad piisavalt kasumit.
- Ühtlustada üleeuroopalist huvi pakkuvate projektide menetlused, et tagada i) põhjendatud tähtsajad terve tsükli või menetluste lõpuleviimiseks; ii) projekti rakendamisega kooskõlas olev teabevahetuse raamistik; iii) integreeritud planeerimine, mille puhul keskkonnaküsimusi võetakse arvesse juba planeerimismenetluse algetapis.
- Lisada eelhindamise menetlusele avaliku ja erasektori partnerluse võimaluste analüüsimise nõue, millega tagatakse, et enne rahastamistaotluse esitamist ELile kaalutakse avaliku ja erasektori partnerluse kaasamise kõiki aspekte.

3.2. Järjepidev rahastamisraamistik

37. Transpordi-infrastruktuuride järjepideva rahastamise raamistiku loomine

- Välja töötada infrastruktuuri rahastamise raamistik, mis oleks piisavalt paindlik, et toetada TEN-T põhivõrgu ja teiste infrastruktuuriprogrammide lõpuleviimist, hõlmaks nii TEN-T programmide kui ka ühtekuuluvusfondi ja struktuurifondide investimisstrateegiaid ning võtaks arvesse transporditegevusest saadavat tulu.
- Pakkuda ELi toetust selliste tehnoloogialahenduste väljatöötamiseks ja kasutuselevõtmiseks, mis aitavad parandada infrastruktuuride kasutamise tõhusust ja vähendada CO₂-heidet (teedevõrgu uued hinnakujundus- ja maksustamissüsteemid, intelligentsed transpordisüsteemid ja läbilaskevõime suurendamise programmid).
- Siduda TEN-T rahastamine TEN-T põhivõrgu lõpuleviimiseks tehtud edusammudega ning koondada siseriiklikud ressursid transpordikoridoridesse.

38. Erasektori kaasamine

- Luua avaliku ja erasektori partnerluse arenguks tõhus raamistik, mis muu hulgas hõlmab järgmist: i) kehtestada TEN-T projektide ametliku läbivaatamise menetlus, et teha kindlaks projektid, mida oleks võimalik rahastada avaliku ja erasektori partnerluse kaudu; ii) töötada välja standardne ja prognoositav pakkumismenetlus avaliku ja erasektori partnerluse kaasamiseks TEN-T projektidesse ; iii) muuta TEN-Tga seotud õigusakte, nii et need hõlmaksid ka avaliku ja erasektori partnerluse kaasamiseks ettenähtud pakkumismenetlust ja maksemehhanisme.
- Komisjoni talituste ning Euroopa avaliku ja erasektori partnerluse ekspertkeskuse loodud koostööraamistikule tuginedes julgustada liikmesriike avaliku ja erasektori partnerlust paremini ära kasutama, võttes siiski arvesse seda, et kõikide projektide suhtes ei saa kõnealust mehhanismi kohaldada, ning jagada liikmesriikidele vastavaid teadmisi.
- Osaleda transpordisektori uute rahastamisvahendite väljatöötamises, eelkõige ELi projektivõlakirjade algatuses.

3.3. Õigete hindade kindlaksmääramine ja moonutuste vältimine

39. Arukas hinnakujundus ja maksustamine

I etapp (kuni aastani 2016)

Transporditasud ja maksud tuleks ümber kujundada. Need tasud ja maksud peaksid tugevdama transpordi rolli Euroopa konkurentsivõime-eesmärkide saavutamisel ning sektori üldkoormus peaks kajastama transpordi kogukulusid infrastruktuuri- ja väliskulude lõikes.

- Muuta mootorkütuste maksustamist, märkides selgelt ära energia- ja CO₂-komponendi.
- Võtta raskeveokite puhul kasutusele kohustuslikud infrastruktuuri kasutustasud. Kõnealuse kavaga kehtestatakse ühtsed tariifstruktuuri- ja kulutegurid, näiteks

infrastruktuuri kulumine ning müra- ja kohaliku saastega seotud kulutegurid, mis tulevikus asendavad praegused kasutustasud.

- Hinnata praeguseid maantee maksustamise kavasisid ja nende kooskõla ELi aluslepingutega. Töötada välja suunised väliskulusid arvestavate maksude kohaldamiseks maantee sõidukite suhtes, mis hõlmaks liiklussummikutega seotud kulusid, CO₂-heitega seotud kulusid (kui neid ei ole arvestatud mootorimaksu hulka) ning kohaliku saaste, müra ja õnnetusjuhtumitega seotud kulusid. Pakkuda stiimuleid liikmesriikidele, kes algatavad pilootprojekte kõnealuseid suuniseid järgivate kavade rakendamiseks.
- Jätkata väliskulude arvessevõtmist kõikide transpordiliikide puhul, kohaldades ühiseid põhimõtteid ning arvestades iga transpordiliigi iseärasusi.
- Luua raamistik transpordist saadavate tulude sihtotstarbeliseks kasutamiseks, et töötada välja integreeritud ja tõhus transpordisüsteem.
- Anda välja suunised, milles selgitatakse eri transpordiliikide ja vajaduse korral transpordi-infrastruktuuri rahastamist riiklikest vahenditest.
- Vajaduse korral ümber hinnata transpordi maksustamine, võttes sõidukite maksustamisel arvesse nende keskkonnamõju, kaaludes võimalusi reisijateveo praeguse käibemaksusüsteemi läbivaatamiseks ning muutes moonutuste kõrvaldamise ja keskkonnasäästlike sõidukite kasutuselevõtu edendamise abil ametiautode maksustamise korda.

II etapp (2016–2020)

- Viia I etapi edusammudele tuginedes lõpule väliskulude täielik ja kohustuslik arvessevõtmine (muutes lisaks müra, kohaliku saaste ja liiklussummikutega seotud kulude arvessevõtmisele kohustuslikuks ka infrastruktuuri kulumisega seotud kulude arvessevõtmise) maantee- ja raudteetranspordi valdkonnas. Võtta arvesse kohaliku saaste ja müraga seotud kulud sadamates ja lennuväljadel, samuti laevade tekitatud õhusaastega seotud kulud ning kaaluda väliskulusid arvesse võtvate maksude kohustuslikku kohaldamist kõikide ELi siseveekogude suhtes. Välja töötada turupõhised meetmed kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks.

4. VÄLISMÕÖDE

40. Ülemaailmne transport: välismõõde

Transport on oma põhiolemuselt rahvusvaheline. Seetõttu on enamik käesolevas valges raamatus esitatud meetmetest seotud ELi välise transpordi arendamise probleemidega. Kolmandate riikide turgude avamine transporditeenustele ja -toodetele ning vastavatele investeringutele on jätkuvalt esmatähtis. Seepärast on transpordivaldkond kaasatud kõikidesse meie kaubandusläbirääkimistesse (nii WTOga peetavatesse, piirkondlikesse kui ka kahepoolsetesse läbirääkimistesse). Selleks et tagada ELi kui normide kehtestaja roll transpordivaldkonnas, võetakse vastu paindlikud strateegiad. Selleks keskendub komisjon järgmistele meetmevaldkondadele.

- Siseturueeskirjade laiendamine rahvusvahelistes organisatsioonides (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, rahvusvahelised jõekomisjonid jne) osalemise kaudu ning vajaduse korral ELi täieliku liikmesuse saavutamine. Euroopas kehtivate ohutuse, turvalisuse, eraelu puutumatuse ja keskkonna-alaste nõuete edendamine kogu maailmas. Transpordialase dialoogi edendamine põhipartneritega.
- Kujundada lõplikult välja Euroopa ühine lennunduspiirkond, kuhu kuulub 58 riiki ja 1 miljard elanikku. Üldiste lennutranspordilepingute sõlmimine olulisemate majanduspartneritega (Brasiilia, Hiina, India, Venemaa, Lõuna-Korea jne) ning lennutransporti investeerimise piirangute kõrvaldamine kolmandates riikides. SESARi tehnoloogia kasutuselevõtu edendamine kogu maailmas.
- Mitmepoolsete foorumite töös osalemine ja kahepoolsete suhete loomine, et edendada poliitikasuundi, mida kohaldatakse käesoleva valge raamatu energiasäästlikkuse- ja kliimamuutuse-eesmärkide saavutamiseks.
- Jätkata mitme- (nt töö ICAO, IMO ja WCO raames) ja kahepoolsete suhete kasutamist võitluses terrorismiga, kavandades rahvusvahelisi lepinguid ja pidades strateegiliste partneritega (alustades Ameerika Ühendriikidest) läbirääkimisi julgeoleku tõhustamise üle. Koostöö arendamine, mis muu hulgas hõlmab ühiste ohuhinnangute ettevalmistamist, kolmandate riikide ametnike koolitamist, ühiseid kontrollkäike, piraatluse tõkestamist jne. ELi hõlmava universaalse julgestussüsteemi rahvusvahelise tunnustamise tagamine.
- Koostööraamistiku väljatöötamine transpordi- ja infrastruktuuripoliitika laiendamiseks ELi vahetutele naabritele, et pakkuda tõhusamaid infrastruktuuriühendusi ja turgu paremini integreerida, tehes muu hulgas koostööd ka liikuvuse järjepidevuse kavade ettevalmistamisel.
- Koostöö Vahemere piirkonna partneritega Vahemere piirkonna merestrateegia rakendamisel, et suurendada merendusvaldkonna ohutust ja turvalisust ning tõhustada seiret.
- Asjakohaste meetmete võtmine ELi-väliste liinilaevanduskonverentside suhtes kohaldatavate erandite tühistamiseks.
- Rahvusvahelistele teadusuuringute ja innovatsioonialastele partnerlussuhetele tuginedes ühiste vastuste leidmine transpordi korraldamise süsteemide koostalitlusvõime, vähese CO₂-heitega keskkonnasäästlike kütuste ning turvalisuse ja ohutusega seotud probleemidele.
-